

Morski Przegląd Gospodarczy



Bulletin of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni | Bulletin de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

Nr 6 | Gdynia, listopad 1946 r | Rok 1

Mgr Kazimierz Zagórny

Międzynarodowe Targi Gdańskie

W dotychczasowym bilansie naszego dorobku gospodarczego oraz w kształtujących się formach organizacyjnych naszego życia gospodarczego obserwujemy pewnego rodzaju inflację targów i wystaw. Wyliczmy najważniejsze: Pomorska Wystawa Przemysłu, Rzemiosła i Handlu w Bydgoszczy, Wystawa Dorobku Gospodarczego Wybrzeża w Gdańsku, Wystawa Przemysłu, Rolnictwa i Rzemiosła w Częstochowie, Wystawa Przemysłu Spożywczego w Warszawie, Wystawa Odzież i Dom w Poznaniu, przygotowywane Międzynarodowe Targi Poznańskie itd. Skoro zatem na tle tych wszystkich imprez coraz częściej i konkretniej słyszymy o inicjatywie Międzynarodowych Targów Gdańskich — musimy z jak największą uwagą i ostrożnością podejść do tego nowego zagadnienia, które — racjonalnie rozwiązane może przysporzyć Wybrzeżu i Państwu wiele realnych korzyści, natomiast potraktowane pobieżnie i jednostronnie powiększy tylko zjawisko swoistej inflacji, narażając Skarb Państwa na niepotrzebne wydatki.

Czym więc są i czym być powinny Międzynarodowe Targi Gdańskie?

Najpierw kilka szczegółów organizacyjnych. Założycielami Międzynarodowych Targów Gdańskich są: Gdański Wojewódzki Związek Samorząd., oraz miasta: Gdańsk, Gdynia i Sopot. Formą organizacyjną Targów ma być spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Przez długi czas sprawa Targów Gdańskich była przedmiotem dyskusji władz centralnych, które w początkowej fazie organizacyjnej zaskoczone były nawet projektem urządzenia ich w bieżącym roku. Obecnie zarówno Rząd, jak i Centralny Urząd Planowania wyraziły ostatecznie zgodę na organizację Targów, których ostateczny program jednak opracowany będzie przez Centralny Urząd Planowania. Celem udostępnienia Targów dla wszystkich sektorów gospodarczych i poszczególnych interesantów, przy Targach ma powstać komórka pod nazwą **Rady Interesantów Targów Gdańskich**, do której powołani będą przedstawiciele instytucji gospodarczych państwowych, spółdzielczych i prywatnych. Otwarcie Targów ma nastąpić w przyszłym roku jesienią i w miarę możliwości ma być połączone z uroczystościami 950-lecia miasta Gdańska.

Idea targów gdańskich jest — ekonomicznie rzecz biorąc — najbardziej słuszna. Przy obecnej sytuacji przemysłu i gospodarki niemieckiej i przy obecnych naszych możliwościach ekspansji morskiej było by rzeczą wysoce pożyteczną stworzyć **stałą bazę kontaktów międzynarodowej wymiany, promieniującą przede wszystkim na państwa bałtyckie i państwa zainteresowane tranzytem przez Polskę.**

Wiemy, że wymiana handlowa nastręcza wiele trudności i daleko jej do normalnego ożywienia. Targi Gdańskie byłyby na pewno czynnikiem potęgującym tą wymianę, ułatwiającym ją, zacieśniającym więzy międzynarodowej współpracy gospodarczej. Trzeba jednak tak dalece przygotować tę imprezę organizacyjnie, aby nikt z obcych klientów tej instytucji nie odniósł wrażenia, że jest ona imprezą wyłącznie propagandową a nie gospodarczą. A niestety, niektóre z wystaw dotychczasowych, jakie mieliśmy możność oglądać w powojennej Polsce posiadały charakter albo zupełnie albo w znacznej części pozbawiony praktycznego znaczenia gospodarczego. Trudno dopatrzyć się mianowicie tego znaczenia w wystawianiu eks-

ponatów z produkcji reglamentowanej, niedostępnej na długie lata dla normalnego nabywcy, poszukującego na targach kontaktów handlowych, lub takich artykułów, których produkcja obliczona jest na wykonywanie zamówień, względnie realizowanie umów międzynarodowych, zawartych na dłuższy okres czasu.

Tylko taka produkcja, która poszukuje rynków zbytu powinna w pierwszym rzędzie być reprezentowana na targach, podobnie jak i firmy zagraniczne na pewno nie zapełnią pawilonów artykułami i produktami, których by nie chciały się pozbyć na naszym rynku handlowym. Trzeba by więc stanowczo skorzystać z doświadczeń poprzednich wystaw i **przestawić zainteresowania z propagandy na praktyczne zamierzenia handlowe. Targi Gdańskie winny skupić w swych eksponatach wszystko, co może być przedmiotem eksportu. Ilość zawartych transakcyj handlowych, a nie ilość eksponatów będzie świadczyła o poziomie i efektach gdańskiej imprezy targowej.**

Czy produkcja polska jest już dziś gotowa podjęcia takiej inicjatywy? Czy posiadamy wiele artykułów, które możemy z pełnym poczuciem odpowiedzialności zaoferować rynkom zagranicznym? I tutaj właśnie trącamy o ten aspekt zagadnienia, który bezpośrednio łączy się z kwestią ustalenia terminu targów gdańskich. Nie tylko bowiem wtedy przedwczesne będą targi, gdy nie wybudujemy na czas odpowiedniej ilości stoisk, pawilonów, budynków, ale również i przede wszystkim tak długo, dopóki nie będziemy zdolni wystąpić na nich z poważnym i doborowym asortymentem artykułów w kraju wyprodukowanych — a przeznaczonych na eksport. A zatem — należałoby już dziś zastanowić się nad tym, jakie dziedziny produkcji będą mogły reprezentować na targach nasze aspiracje eksportowe. Ważna jest przy tym nie tylko **ilość**, ale przede wszystkim **jakość produkcji.**

Poza artykułami masowymi tego typu co węgiel wyłaniają się coraz wyrazistsze perspektywy eksportowe dla szeregu artykułów, posiadających utarte szlaki eksportowe z tytułu tradycji przedwojennej. Jak wykazuje Rocznik Statystyczny wywieźliśmy w 38 roku szynek i polędwic w opakowaniu hermetycznym 17 000 ton, bekonów 21 000 t., trzody chlewnej 238.000 ton, jaj 266 000 ton, wyrobów włókienniczych 5 000 ton, lnu i odpadków 11 000 ton, nasion 15 000 ton, cukru 85 000 ton. Wywoziliśmy również znaczne ilości grzybów, jagód leśnych, wyrobów drzewnych. Do samych tylko Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wywieźliśmy przetworów mięsnych w 38 roku za 43,6 miliona złotych przedwojennych, nasion za blisko 3 miliony, pierza za 1,7 miliona, chmielu za 1 milion, do Szwajcarii wyeksportowaliśmy płatków i krajanki ziemniaczanej za 1,1 miliona.

Wiele z tych artykułów już w przyszłym roku będzie mogło stanowić zupełnie konkretny przedmiot eksportu, jednakże pod warunkiem zachowania odpowiedniego poziomu produkcji pod względem jakości, co — jak wykazuje praktyka w niektórych wypadkach — nie jest rzeczą tak bardzo prostą, jakby się na pierwszy rzut oka wydawało. Oto konkretny przykład:

Przed wojną eksportowaliśmy do Angli i Stanów Zjednoczonych z dużym powodzeniem artykuły produkcji przetwórstwa mięsnego. Bekony nasze były bardzo poszukiwane na obcych rynkach. I słusznie zupełnie preliminuje się dzisiaj, że w przyszłym sezonie eksportowym będziemy mogli rzucić na obce rynki pierwsze transporty eksportowych bekonów. Ale czy w obecnym stanie jakościowym tej produkcji możemy liczyć na powodzenie u obcego importera? Czy rzucenie produktu daleko odbiegającego od ideału na obce rynki nie podkopie długo wyrabianej przed wojną firmy niektórym artykułom polskiej produkcji?

Można mieć słuszne obawy, że wątpliwości te są bardzo na czasie.

Marka handlowa jest rzeczą łatwą do stracenia, ale trudną do zdobycia. Traci się ją przez jeden wadliwy transport, a zdobywa się przez długie lata. Zanim w eksporcie bekonów doszliśmy do 21 000 ton w 38 roku, zaczęliśmy od 1 000 ton dziesięć lat wcześniej, bo jeszcze w 1928 roku. Podobnie, jeśli chodzi o eksport szynek: zanim doszliśmy do 17 000 ton w 38 roku, zaczęliśmy od 34 roku z 2 000 t. Nie można więc pod żadnym pozorem dopuścić do ekspansji eksportowej produktów, które przez niedostateczne przygotowanie i udoskonalenie procesów produkcyjnych nie gwarantują minimum kwalifikacyj standartowych dla danego towaru. Można śmiało stwierdzić, że jakość obecnego przetwórstwa mięsnego nie odpowiada wymogom produktu eksportowego, a przykład z bekonami nie jest prawdopodobnie jedynym.

Trzeba więc sobie jasno zdać sprawę z istotnych możliwości naszej produkcji i z istotnego zapotrzebowania zagranicznych importerów i oferować w eksporcie artykuły, które całkowicie dorównują jakościowo produkcji przedwojennej, abstrahując oczywiście od tego typu standartowego eksportu, co węgiel, cement i inne podobne artykuły.

Jest rzeczą zrozumiałą, że wystawy o typie propagandowym mogą mieć duże znaczenie zarówno w odniesieniu do rynku zewnętrznego, jak i wewnętrznego. Trzeba jednak wziąć pod uwagę fakt, że wystaw takich mieliśmy już kilka, i że osiągane efekty propagandowe nie stoją w żadnej proporcji do ich kosztów. A koszta te nie są małe i ponosi je przede wszystkim Skarb Państwa. Jeśli więc stoimy przed zagadnieniem organizacji międzynarodowych

targów na Wybrzeżu, to winny one być bezwzględnie targami w pełnym tego słowa znaczeniu gospodarczymi i to targami obliczonymi na wzmożenie eksportu.

Wielką wagę należałoby przywiązać do aparatu usług portowych i tutaj Targi winny nam oddać duże usługi propagandowe. Zobrazowanie naszych możliwości komunikacyjnych i tranzytowych, nakreślenie możliwości eksploatacyjnych w portach polskich wydaje się być przy takiej okazji rzeczą bardzo celową. Poza tym zaś — targi muszą być narządziem pobudzenia handlu zagranicznego do żywszego tętna.

Nie tylko wzgląd na przygotowanie produkcji musi mieć wpływ na zagadnienie targów gdańskich. Nie wolno nam pomijać również zagadnień ściśle formalnych w odniesieniu do samej **organizacji handlu zagranicznego w Polsce.** Słyszymy ciągle o próbach ostatecznego określenia dopuszczalnych form organizacyjnych dla wymiany zagranicznej, ale niestety, sprawa dotychczas nie została jasno sprecyzowana. W sytuacji tej nie tylko nasz eksporter nie może dojść do sfinalizowania transakcji, ale i eksporter zagraniczny nie może nawiązać normalnego kontaktu handlowego z Polską. A przecież targi gdańskie, jeśli mają być naprawdę międzynarodowe, muszą stanowić **platformę dla zawierania konkretnych transakcyj w handlu zagranicznym,** muszą stanowić łącznik między mechanizmem gospodarczym państw obcych, a państwa naszego. Stąd też, dopóki zasady organizacji handlu zagranicznego nie zostaną ostatecznie określone — dopóty zagadnienie targów na Wybrzeżu nie może być zagadnieniem realnym, pomijając już względy na braki produkcyjne, o których wspomnieliśmy wyżej. Międzynarodowe Targi Gdańskie winny być targami w pełnym tego słowa znaczeniu, winny przynieść Państwu i gospodarce narodowej te wszystkie korzyści, jakich się mamy prawo spodziewać po wielkiej imprezie gospodarczej, zorganizowanej na skalę międzynarodową. **Korzyści te przyniosą niewątpliwie wówczas, gdy będziemy mogli pokazać na nich bogaty asortyment rodzimej produkcji, gdy artykuły produkowane i predystynowane na eksport osiągną poziom jakościowy równy przedwojennemu, oraz gdy technika organizacyjna handlu zagranicznego przestanie być skomplikowana.**

Najbardziej mało znaczącym zagadnieniem w tym wszystkim jest kwestia budowy pawilonów i budynków administracyjnych, które o powodzeniu targów zadecydują w stopniu najmniejszym. Większe znaczenie posiada odpowiedni dobór terenu i pod tym względem także można wysunąć szereg wątpliwości. Przy istnieniu bowiem pięknego terenu, predestynowanego na targi w Gdyni było by rzeczą zupełnie nieracjonalną rozmieszczanie ich — jak są projekty — na niewielkiej, znacznie za małej przestrzeni w zniszczonym Gdańsku. Jeśli się organizuje imprezę na skalę międzynarodową i poważną, trzeba się liczyć z rozrostem jej, co było by niemożliwe w Gdańsku. Przypuszczać należy, że skoro zasady organizacyjne targów zostaną ostatecznie skrystalizowane i ta sprawa znajdzie właściwe rozwiązanie.

A wreszcie jeszcze jedna uwaga: skoro to ma być impreza prawdziwie gospodarcza, a taką być musi, należałoby większy podtrzymać kontakt z wszystkimi czynnikami życia gospodarczego na Wybrzeżu, dokładniej to zagadnienie przedyskutować w gronie fachowców, a nie tylko na radach miejskich i radzie wojewódzkiej, większą zastosować ostrożność przy ustalaniu terminu ich otwarcia i przy opracowywaniu programu. Wierzymy, że targi gdańskie nie będą pozycją martwą na liście dotychczasowych wystaw krajowych, a żeby taką pozycją nie były— trzeba im poświęcić wiele pracy i fachowości, wiele wysiłku organizacyjnego przede wszystkim w dziedzinie produkcji polskiej, obliczonej na eksport.

W ten sposób pojęta inicjatywa może się stać bardzo poważnym czynnikiem pobudzania życia gospodarczego kraju do żywszych obrotów z zagranicą, co zawsze korzystnie odbija się i na kasie państwowej i kieszeni obywatela, potencjale gospodarczym kraju i standarcie życiowym jego mieszkańców.

Inż. Witold Umiastowski

PROBLEM ODRY

Trudno zdać sobie sprawę z właściwego znaczenia rzeki Odry dla życia gospodarczego Polski bez rozważenia tej sprawy w perspektywie potrzeb całości układu warunków w Europie Środkowej.

Kontynent europejski posiada dwa ośrodki wysokiej produktywności, które są centrami i podstawami dobrobytu i rozwoju gospodarczego. Ośrodki te, promieniując wzdłuż swych naturalnych dróg komunikacyjnych, wywarły wpływ pobudzający na rozwój Europy, jako całości kontynentu.

Jeden z tych ośrodków, który nazwiemy zachodnim, leży nad Renem, który jest jego główną arterią komunikacyjną w głąb kontynentu i ze światem zewnętrznym, — drugi wschodni obejmuje obszar Śląska jako całości wraz z zagłębiem węglowym czeskim i tworzy uzupełniającą się całość z przemysłem czeskim i austriackim, przy czym Austria posiada rudy żelazne własne bardzo dobrego gatunku, których wyzyskanie jest możliwe jedynie w oparciu o dostawy koksu z kopalń na Morawach.

Znaczenie i potęga gospodarcza Niemiec, która była wypadkową współdziałania wielu czynników, jednak w znacznej mierze gruntowała się na fakcie łączenia w swych granicach obydwóch tych ośrodków i głównych linij komunikacyjnych: linii Morze Północne — Ren — Dunaj — Morze Czarne i linii Bałtyk— Odra — Śląsk.

Ten system komunikacyjny w swych kierunkach zasadniczych dostatecznie scharakteryzowany wyżej wymienionymi połączeniami został przez Niemcy rozbudowany z myślą o pełnym wyzyskaniu swego stanu posiadania dla rozwoju potęgi gospodarczej Niemiec, przede wszystkim na pożytek narodu niemieckiego.

Sytuacja ta równocześnie bardzo korzystna dla Niemiec, jednak okazała się fatalną dla Europy Środkowo - Wschodniej i Południowo - Wschodniej, a to dzięki niezrozumieniu przez Niemcy swych możliwości, w oparciu o istniejący układ warunków obiektywnych. Niemcy, będąc nastawione nie na rozwój terenów ościennych, a prowadząc politykę eksploatacji krajów sąsiadujących, często graniczącą z gospodarką rabunkową, zamiast ugruntować swą pozycję w Europie na mocnych i trwałych zasadach współpracy, przygotowywały kataklizmy, które mogą nawet zniszczyć naród niemiecki.

Ten krótki opis sytuacji może posłużyć jako ilustracja demonstrująca, do czego może dojść naród, posiadający nawet najlepsze warunki naturalne, lecz pozbawiony mądrej, gruntownie przemyślanej i opartej na koncepcji dobra powszechnego, przewodniej myśli politycznej.

Pierwszą wojnę światową możemy uważać za punkt załamania trendu rozwojowego potęgi gospodarczej Niemiec. Rezultatem tej wojny była przede wszystkim dezyntegracja cesarstwa austro-węgierskiego, uzyskanie niepodległości przez Czechy i Polskę i, może najważniejszy fakt, przejęcia przez tym razem znów niepodległą Polskę dużej części Śląska Górnego. Syntetycznie ujmując zmiany te w wyniku gospodarczym dały likwidację znaczenia przemysłu Austrii jako centrum ekspansji narodu niemieckiego, wydatne zmniejszenie wpływu Niemiec na drogę Morze Północne — Morze Czarne, a co może najważniejsze dezyntegracja dyspozycji wschodnim ośrodkiem wysokiej produktywności jako całości. Nastąpił zwrot o sto osiemdziesiąt stopni w kierunku ewolucji gospodarstwa niemieckiego, — możemy uważać, że do pierwszej wojny światowej ewolucja szła w kierunku rozbudowy potęgi gospodarczej, a co za tym idzie i politycznej Niemiec, od pierwszej wojny światowej następuje upadek gospodarstwa Niemiec przy równoczesnej jaskrawej demonstracji absurdalności myśli politycznej narodu niemieckiego. Ideologiczne momenty wysuwane przez Niemcy, jako motywacja rozpoczęcia drugiej Wojny Światowej, możemy uważać jako ostateczną i zupełnie szczerą definicję ich polityki, — zasadniczego stosunku do reszty świata, a w szczególności swych najbliższych sąsiadów wschodnich.

Tak, jak pierwsza wojna światowa dała możność narodom Europy środkowo-wschodniej odrodzenia się politycznego i zorientowania się w swych możliwościach i potrzebach, tak druga wojna światowa daje możność całkowitego uniezależnienia się od wpływów polityki Niemiec i rozpoczęcia pracy nad zagospodarowaniem swych terenów w oparciu o własne bogactwa i możliwości.

Układ geograficzny Europy wskazuje, że Wschodni Ośrodek Wysokiej Produktywności winien być podstawą rozwoju gospodarczego Europy środkowo-wschodniej i krajów położonych nad Dunajem. Połączenie Bałtyku z Morzem Czarnym via Odra—Dunaj jest koniecznością gospodarczo-polityczną, gdyż uniezależni te obszary od konieczności korzystania z portów niemieckich. Dalej przy współpracy gospodarczej opartej na fakcie posiadania w swej dyspozycji całości obszaru Wschodniego Wysokiej Produktywności i obiektywizmie, — wyzyskując możliwości tego obszaru dla potrzeb Europy środkowo i południowo-wschodniej, oraz posiadając pełną swobodę użytkowania systemu komunikacyjnego, który odpowiednio należy rozbudować w oparciu o linię Odra — Dunaj, można stworzyć trwałe podstawy dla zagospodarowania i rozwoju ekonomicznego tych terenów.

Biorąc te momenty pod uwagę, należy stwierdzić, że w interesie całości terenów omawianych jest, by granica między Polską, a Niemcami przebiegała nie wzdłuż koryta rzeki Odry, a po jej lewym brzegu, tak by Polska miała możność urządzenia pod względem technicznym tej arterii zgodnie z potrzebami terenów zainteresowanych.

Zainteresowania Niemiec Odrą, po odpadnięciu od Niemiec reszty Śląska Górnego i Śląska Dolnego, są minimalne, szczególnie, że istniejąca sieć kanałów i połączeń z portami niemieckimi jest całkowicie wystarczającą dla ich potrzeb.

Takie sformułowanie naszego stosunku do Odry w odniesieniu do Niemiec nie powinno nam przesłaniać istotnego znaczenia Odry dla Polski. Istotne znaczenie polega na tym, że rzeka ta jest naturalną arterią komunikacyjną całości obszaru, w ramach którego Polska będzie się rozwijała i od funkcjonowania którego jako całości, nasze możliwości i dobrobyt są przede wszystkim zależne.

Należy pamiętać, że tak jak dezyntegracja dyspozycji wchodnim ośrodkiem wysokiej produktywności po zeszłej wojnie była przyczyną pomniejszenia potęgi Niemiec, tak obecnie taki stan, gdyby zaistniał oznaczałby marnotrawstwo możliwości rozwojowych.

Jako przykłady możemy przytoczyć fakty takie, że jeśli Austria nie będzie się zaopatrywała w koks z tego ob-

szaru, to będzie skazana na dostawy koksu, aby wyzyskać fakt posiadania dobrych rud, od Niemiec, co znów otworzy możność ekonomicznej penetracji Niemiec po Dunaju, stwarzając przede wszystkim zbyteczną konkurencję dla przemysłu czeskiego; — bogate złoża dobrych rud żelaza Jugosławii mogą być obrócone na pożytek obszarów nas interesujących jedynie w oparciu na współpracy tych rud z węglem i koksem okręgu morawskiego i dolnośląskiego.

Gospodarka energetyczna Austrii i krajów bałkańskich oparta na wyzyskaniu siły wodnej zharmonizowana z gospodarką okręgów węglowych Polski i Czech, w oparciu o pośledniejsze gatunki węgla może zaopatrzyć cały ten obszar w energię w ilości dostatecznej dla koniecznego zagospodarowania tych obszarów do pożądanego poziomu. Rzecz oczywista, że ten krótki opis nie wyczerpuje wszystkich możliwości, jednak daje ilustrację, zarówno potrzeby, jak i możliwości współpracy na tym terenie.

Dla realizacji tych możliwości konieczne jest zharmonizowanie programów rozwojowych poszczególnych narodów i szeroko pomyślany system wzajemnej wymiany dóbr i usług.

Otóż na tle takiego układu powinniśmy myśleć o znaczeniu Odry dla Polski.

Możliwość swobodnego dysponowania żeglugą po Odrze i możliwość pełnego wykorzystania zarówno Odry, jak Wisły dla rozbudowy komunikacji wodnej na obszarze Polski z Bałtykiem i Wschodem, będzie decydowała o ciężarze gatunkowym Polski w układzie obszaru współpracującego.

To jest moment zasadniczy, który decyduje o naszej przyszłości, natomiast nasz stosunek do Niemiec może ulec zmianie, a w każdym razie byłoby wysoce nierozsądne przesądzanie charakteru tego stosunku po wieczne czasy. Takie stanowisko dyktuje nam potrzebę zagwarantowania sobie takiej pozycji na Odrze, która by nam umożliwiła pełną elastyczność naszej polityki handlowej w stosunku do Niemiec.

Z drugiej strony musimy pamiętać, że istniejąca naturalna oś komunikacyjna interesującego nas obszaru przebiega jednak w sposób raczej niekorzystny dla Polski. Ożywienie ruchu na Odrze siłą rzeczy musi wpłynąć ożywiająco na tereny położone wzdłuż naszej granicy zachodniej, co znów może wywołać niepożądane dyspozycje w rozwoju terenu Polski jako całości.

Jest to moment b. ważny, gdyż przeoczenie go może grozić poważnymi konsekwencjami w przyszłości. Z drugiej strony moment ten narzuca nam konieczność zastosowania środków zapobiegawczych przede wszystkim w dziedzinie rozbudowy naszych dróg wodnych śródlądowych, łączących kompleks Gdańsk-Gdynia ze Śląskiem i Bramą Morawską poprzez Wisłę i środkową Polskę.

Tak naszkicowany problem Odry, można mieć nadzieję, że da właściwe podstawy rozpatrywania i oceniania różnych koncepcyj ujęcia żeglugi po Odrze z punktu widzenia istotnych potrzeb Polski, jako takiej i jako członka organizmu gospodarczego większego, jakim jest Europa Środkowa i Południowo-Wschodnia.

Mgr Antoni Skotnicki

Analiza obrotów towarowych portów delty Wisły

Obrót towarowy w portach Gdańsk-Gdynia, podjęty faktycznie już w połowie lipca ub. r., wahał się w granicach ok. 100—150 tys. t. miesięcznie i w tej wysokości trwał prawie do końca roku 1945. Ze strony zaplecza lądowego nie odczuwało się wówczas szczególnego nacisku na ruch portowy, gdyż linie komunikacyjne były całkowicie zdewastowane, produkcja była w początkowej fazie organizacji, import nie odgrywał poważniejszej roli. Okres ten charakteryzował się wyraźną przewagą portu gdyńskiego nad portem w Gdańsku w rezultacie odbudowy, a w następstwie i w obrocie towarowym. Wyniki tego okresu charakteryzują się następującymi cyframi:

Od 18. 7. do 31. 12. 1945 r. przeładowano w obu portach delty Wisły sumarycznie 917 tys. ton, a mianowicie w Gdyni 563 tys. ton i w Gdańsku 353 tys. ton.

Na obrót ten składał się eksport w ilości 540 tys. ton i import w ilości 376 tys ton. Odpowiadało to w relacji rocznej obrotowi ok. 2 milj. ton w obu portach.

Na przełomie roku 1946 Wybrzeże zaczyna pracować wyraźnie pod naciskiem postępującego ożywienia gospodarczego wewnątrz kraju. Równocześnie wzrastał import i eksport.

Sumaryczny przeładunek towarowy w obu portach delty Wisły wyniósł:

w I. kwartale r. 1946 — 1.264 tys. ton w relacji rocznej zwyż 5 milj. ton, a w stosunku do maksymalnych cyfr przedwojennych dosięgał 30 procent;

w II. kwartale 1946 r. — przeładunek towarowy wyniósł — 2.263 tys. ton, tj. w relacji rocznej zwyż 9 milj. ton, a w stosunku do okresu przedwojennego doszedł do 54,5 procent.

Ogólnie w I. półroczu 1946 roku przeładowano:

3.525 tys. ton, a w tym w eksporcie 2.206 tys. ton i w imporcie 1.322 tys. ton. W ten sposób import morski doszedł do poziomu 95 proc. stanu z I. półrocza 1939 r., eksport zaś w tym samym porównaniu reprezentował 30 procent stanu przedwojennego. Praca przeładunkowa obu portów została w tym czasie zupełnie wy-

równana. Gdańsk dociągnął się do poziomu Gdyni. Gdy bowiem w tym okresie przeładowano w Gdańsku 1.769 tys. ton, to w Gdyni 1759,2 tys. ton.

W tym okresie czasu zacytowane rezultaty osiągnięte zostały w ustawicznym ruchu dynamicznym i zwyżkowym. Kolejno każdy miesiąc reprezentował nowy rekord w przeładunku portowym. Tak więc w styczniu obrót towarowy przekraczał 300 tys. ton, w marcu przekroczył 500 tys. ton, a w czerwcu doszedł do najwyższego napięcia przy cyfrze 837,7 tys ton, co w relacji rocznej dawałoby już obrót powyżej 10 milj. ton i w stosunku do okresu przedwojennego reprezentowałoby 60%. W stosunku do rezultatów całego pierwszego kwartału br. było to podwojenie ruchu, czyli wzrost o 100%.

Ale już w II-gim półroczu chwilowe zdolności przeładunkowe portów wiślanych i potrzeby zaplecza wyrównoważyły się. Nadszedł okres stabilizacji obrotów towarowych, który z małymi odchyleniami — raczej w dół — trwa od czerwca do końca września br. i trwać będzie prawdopodobnie nadal. W lipcu obroty towarowe wynosiły 801,2 tys. ton, w sierpniu ponownie zbliżyliśmy się do rekordowych obrotów z czerwca, osiągając 836,2 tys. ton, gdańskiego przewyższyły owe wrześniu obniżyły się znów do 707 tys. ton.

Ta stabilizacja obrotów osiągnięta jest na dość wysokim poziomie. Przekracza ona zadania narzucone pod koniec ub. r. przez plan państwowy, który domagał się doprowadzenia przeładunku w portach Gdyni i Gdańska w r. 1946 do cyfry 7 milionów ton, gdy łącznie z wrześniem osiągnięto efektywnie okr. 5,9 mil. ton, a do końca roku, przy dalszej stabilizacji obrotów osiągnie się prawdopodobnie 8 — 8,5 milionów ton. W drugim półroczu zanotować możemy ponadto zjawisko następujące: obroty portu gdańskiego przewyższały obroty zarejestrowane w Gdyni. W szczególności odnosi się to do eksportu węgla, którego wywóz wynosił w ciągu 9 miesięcy br. w Gdyni 1.596 tys. ton, a w Gdańsku 1.867 tys. ton.

Gdybyśmy poddali bliższej analizie charakter obrotów towarowych w obu naszych portach delty Wisły, to dostrzeżemy natychmiast, gdzie leżą punkty dominujące.

W dowozie do Polski mamy sytuację następującą: w roku 1946 od stycznia do września włącznie importowaliśmy przez Gdańsk i Gdynię łącznie 2.251 tys. ton. W tym import UNRRA stanowił 1.369,3 tys. ton czyli 60,8%. Z importu pozaunrowskiego, wynoszącego w ostatnich 3-ch miesiącach, tj. w lipcu, w sierpniu oraz we wrześniu 502,4 tys. ton, import rud stanowił 401,8 tys. ton, czyli 80%. Jeżeli więc przyjmie się, że dowóz towarów unrowskich do Polski w ciągu kilku miesięcy pocznie szybko zmniejszać się to przy zupełnie niezróżniczkowanym imporcie pozaunrowskim — może zarysować się poważna stagnacja w portach. Tylko przeładunek drobnicy i wysokocennych surowców, produktów spożywczych i maszyn daje zarówno wielkie pensum pracy w portach, jak też i wykorzystanie magazynów i dźwigów.

Jak wskazano poprzednio wysoka średnia obrotów towarowych w portach związana jest z osiągnięciem prawie przedwojennego poziomu importu drogą morską do Polski. W razie poważnego skurczenia się importu, wydajność portów i globalne cyfry przeładunkowe spadną, a równocześnie spadłoby zatrudnienie — w zakresie pracy umysłowej i pracy fizycznej — i to właśnie zatrudnienie, dające najwyższy współczynnik opłacalności. Dalszą ujemną konsekwencją byłoby to, że obrót wagonów kolejowych zapełnionych stałby się bardziej jednostronny. Obecnie na każde 10 wagonów dowiezionych do portów, teoretycznie 6 wraca w głąb kraju z towarami importowanymi, a 4 próżne. Zmniejszenie importu pogorszyć musi współczynniki ilościowe i wartościowe obrotu kolejowego. Również w zakresie eksportu charakter jakościowy nie uległ zasadniczej poprawie. W r. b. wywieźliśmy ogółem drogą morską (przez Gdańsk i Gdynię) 3.621,5 tys. ton towarów, w tym węgla i pochodnych 3.462,5 tys. ton, to jest 95,6%, sumarycznego eksportu. Ten właśnie eksport miał w ostatnich miesiącach tendencję stabilizacji, a nawet wykazywał lekkie osłabienie (w ostatnich czterech miesiącach eksportowano węgla, koksu w tys. ton 463, 466, 472, 411). Być może, że w niedługim czasie wywóz ten zostanie spotęgowany, jeżeli idzie o drogę morską. Ale równocześnie należy przyjąć pod uwagę, że wraz z uruchomieniem przemysłu wzrastać będzie zapotrzebowanie rynku wewnętrznego na węgiel, oraz, że niezależnie od drogi lądowej, rozszerzą się możliwości, a nawet konieczności użycia i innych dróg morskich, nie tylko przez porty Gdynia i Gdańsk.

Szczecin w pierwszym rzędzie powołany jest do tego, by stać się w niedalekiej przyszłości wielkim portem przeładunkowym dla węgla. Posiada on pod każdym względem korzystne i naturalne warunki. Powstaje stąd zagadnienie, że w najbliższym okresie — mierzonym na miesiące a nie na lata — zespół portowy Gdańsk — Gdynia będzie w stanie pod względem technicznym i organizacyjnym podwyższyć poważnie tonaż przeładunkowy: powstaje jednak obawa, że import ulegnie w r. 1947 poważnej redukcji, a eksport rozłoży się na wszystkie główne porty. Wówczas w okręgu Gdańsk — Gdynia może powstać szereg ujemnych zjawisk gospodarczych i społecznych.

Wydaje się jednak, że problemat ten nie jest nierozwiązalny. Wedle 3-letniego planu ustalonego przez Centralny Urząd Planowania, zarówno produkcja dóbr konsumcyjnych jak i dóbr wytwórczych ma wzrosnąć ponad stan

przedwojenny. Ten plan musi pociągnąć za sobą określone konsekwencje zarówno importowe i to właśnie z rynków zamorskich, jak też i eksportowe dla wyrównania wielkiej części bilansu handlowego i płatniczego. Eksport morski Polski przedwojennej reprezentował w ostatnich latach wartość ok. 150 milionów dolarów rocznie. Obecnie sam eksport węgla, gdyby na r. 1947 preliminować ok. 600 tys. ton wysyłki miesięcznej morzem, reprezentować będzie wartość ok. 75 milionów dolarów, a więc 50% sumarycznej wartości przedwojennej. Przeznaczając pewne ilości innych towarów celowo na eksport drogą morską oraz eksploatując zagraniczne możliwości kredytowe — w oparciu o nowe umowy handlowe — możnaby wartościowo zregenerować import morski do stanu przedwojennego, dostosowując jego charakter do potrzeb i dyspozycji ogólnego planu gospodarczego.

Drugim problematem wielkiej wagi dla przyszłości i rozwoju portów polskich jest zagadnienie ich konkurencyjności. Porty nasze przed wojną należały do rzędu najsprawniej i najtaniej pracujących, spośród nowoczesnych portów europejskich. Obecnie czynnik podwójnych cen poczyna ciążyć dotkliwymi konsekwencjami właśnie w miejscu spojenia dwu odmiennych dyspozycji ekonomicznych, tj. właśnie na Wybrzeżu. Usługi, które my oddajemy obcym rynkom opierają się z natury rzeczy na kalkulacji wolno-handlowej. Natomiast przeliczenie walutowe następuje wedle norm rynku sztywnego i zamkniętego.

Specjalna Komisja powołana przez ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego podda szczegółowej analizie dotychczasowe osiągnięcia w dziedzinie eksploatacji portów i wypracuje odpowiednie wnioski, któreby zmierzały do zwiększenia obrotów towarowych.

Rynki towarów kolonialnych

KAWA NA RYNKACH ŚWIATOWYCH

Ameryka Środkowa:

Na konferencji technicznej środkowo - amerykańsko - meksykańskiego Zjednoczenia Kawowego w San Jose de Costa Rica w czerwcu 1946 r. uchwalona została i wprowadzona w życie ustawa o standartowej klasyfikacji kawy w republikach środkowoamerykańskich oraz i Meksyku. Klasyfikacja brzmiała następująco: good washed, -prime washed, -high grown, -strictly high grown, -fancy plantation marks (Guatemala prowadzi w dodatku jako najprzedniejszy gatunek: Antigua, Meksyk zaś: Coatepec). Klasyfikacje kawy przeprowadzono z tego powodu, bo gatunki są bardzo przybliżone do siebie tak z racji położenia geograficznego, jak i z powodu identycznych sposobów uprawy plantacji.

Kolumbia:

Eksport kawy od 1 lipca 1945 r. do 30 czerwca 1946 r. wynosił ogółem 5 376 270 worków (4 548 901 worków w roku poprzednim), z czego 4 876 546 worków poszło do Stanów Zjednoczonych, 263 550 do Europy i 236 174 do innych krajów.

Meksyk:

Eksport w pierwszej połowie roku kawowego 1945/46 od października 1945 r. do marca 1946 r. wynosił 221 754 worków po 60 kg wartości US $ 5 043 742 czyli 32.1% więcej aniżeli w pierwszej połowie roku 1944/45 (167 884 worków wartości $ 3 369 317).

San Salvador:

Zbiory	1943/44	965 906 worków
	1944/45	801 743 worków
	1945/46	ok. 700 000 worków
	1946/47	700 000 do 800 000

Costa Rica:

Eksportowano w kwietniu 34 476 worków, ogółem zaś ze zbiorów 1945/46 roku do końca kwietnia 105 995 worków (225 395 worków do 30 kwietnia 1945 r.). Zbiory 1945/46 wynosić będą przypuszczalnie 246 212 worków, o 46% mniej aniżeli w roku 1944/45.

Wenezuela:

Posucha w okolicach, gdzie rośnie kawa, zredukowała zbiory o 25%. Jednakowoż plantatorzy mają nadzieję, że wyrównają straty przez ceny wyższe niż w roku 1944/45, które uzyskano ze sprzedaży 950 000 worków.

Haiti:

Wywieziono w pierwszych trzech miesiącach 1946 r. 7 750 173 kg w porównaniu do 13 478 644 kg w tym samym czasokresie 1945 r.

Republika Dominikańska:

Oczekuje się, że zbiory 1945-46 będą od 40 — 50% niższe, aniżeli w poprzednim roku, kiedy wyniosły 425 tys. worków. Eksportowano w pierwszych trzech miesiącach obecnego roku 1 988 551 kg wartości $ 616 218.

Stany Zjednoczone:

W Stanach Zjednoczonych góruje kawa nad wszystkimi importowanymi artykułami i stanowi wartościowo więcej, aniżeli jakikolwiek inny sprowadzany surowiec. Nie tylko, że zakupiono w roku 1945 o 500 milionów lbs więcej kawy, aniżeli w roku 1941, lecz także i ilościowo jak i wartościowo więcej aniżeli pozostały świat sprowadził razem.

Otrzymały one z 40 krajów produkujących i eksportując. 2 717 092 000 lbs wartości US $ 345 835 000. Udział Brazylii wynosił w tym $ 181 461 000, Kolumbii zaś $ 88 199 000. (Import 1936: 1 739 191 000 lbs, wartości $ 133 962 000, 1940: 2 055 065 000 wartości $ 126 771 000).

Kraje pozatem jak Guatemala, Meksyk, Haiti, Costa Rica i Republika Dominikańska notowały w roku 1945 dotychczas jeszcze nie osiągane rekordowe eksporty.

W roku 1937, gdy Europa jeszcze kupowała kawę, przypadło przeciętnie rocznie na mieszkańca USA 13.13 lbs, w czasie wojny zaś w roku 1944 na każdego wojskowego 31.5 lbs, na każdego cywilnego 16.71 lbs.

Palarnie kawy zużyły w pierwszych 6 miesiącach obecnego roku rekordową ilość 10 680 000 worków (w tym samym czasokresie ubiegłego roku 8 712 000 worków), z czego w samym czerwcu 1 780 000 worków.

Aktywność firm kawowych w sprzedaży tego popularnego artykułu ilustruje najlepiej wydatek $ 2 300 000 w roku 1945 jednego z największych w tej dziedzinie przedsiębiorstw na cele propagandowe. Wydatki innych firm dla tego celu są niemniej wspaniałomyślne.

Kanada:

Kanada importowała w pierwszych pięciu miesiącach 1946 r. 317 012 worków, stanowiących znaczną zwyżkę nad 413 901 workami sprowadzonymi do kraju w 12 miesiącach 1945 r.

Europa:

Przed wojną Europa sprowadzała z Ameryki Łacińskiej 9 milionów worków kawy, z innych zaś źródeł, czyli z Azji i Afryki 3 miliony worków. Najlepszym odbiorcą dla światowych eksporterów była i nadal jest Francja, która zużywała tuż przed wojną około 3 milionów worków rocznie. Na drugim miejscu stały Niemcy z liczbą 2 600 000.

Szwecja, Dania, Norwegia i Finlandia importowały 2 000 000 worków Z nich Szwecja szybko powraca do stosunków normalnych. Inne zaś trzy państwa odczuwają jeszcze pewne braki w następstwie działań wojennych.

Grupa Belgii, Holandii i Wielkiej Brytanii importowała 2 000 000 worków rocznie. Gospodarcze ich warunki zostały mocno zachwiane przez wojnę, lecz powoli wracają pewnym krokiem do normalnego stanu. Belgia i Holandia, były razem z Niemcami i Francją rynkiem rozdzielczym dla innych państw, którą to rolę obecnie stara się spełnić Wielka Brytania.

Dział Informacyjno-Statystyczny **Sprawy Wybrzeża** Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża

pod redakcją *Mgr Antoniego Skołnickiego*

Ruch statków w portach

Do portów Gdyni i Gdańska weszło w miesiącu wrześniu 425 statków pojemności 439,162 NRT, wyszło 424 statki pojemności 423.025 NRT. Reprezentowane były bandery: szwedzka, fińska, amerykańska, angielska, norweska, duńska, aliancka C, francuska, kanadyjska, sowiecka, belgijska, panamska i polska.

Ruch statków w ostatnich trzech miesiącach w obu portach ilustruje nam poniższa tabela.

Wejście

	GDAŃSK		GDYNIA		RAZEM	
	ilość statków	N.R.T.	ilość statków	N.R.T.	ilość statków	N.R.T.
lipiec 1946	221	275.451	223	183.815	444	459.266
sierpień	192	196.057	281	226 859	473	422.916
wrzesień	186	214 216	239	224 946	425	439.162

Wyjście

	GDAŃSK		GDYNIA		RAZEM	
	ilość statków	N.R.T.	ilość statków	N.R.T.	ilość statków	N.R.T.
lipiec 1946	214	261.150	221	183.439	435	441.58[illegible]
sierpień	212	219.536	272	255.116	484	474.652
wrzesień	183	208.907	241	214.118	424	423.025

Rybołówstwo morskie

Jednym z najważniejszych zagadnień, jakie przypadło w udziale Rządowi Polskiemu do zrealizowania na odcinku racjonalnej eksploatacji wszystkich możliwości gospodarczych Wybrzeża jest **rybołówstwo morskie.**

Problem rybołówstwa morskiego łączy się ściśle ze sprawą aprowizacji kraju. W obecnych trudnych powojennych warunkach, kiedy spożycie mięsa i tłuszczów, jako podstawowych artykułów żywnościowych wskutek silnego braku mięsa spowodowanego wyniszczeniem zwierząt rzeźnych do 1/4 stanu przedwojennego, wykazuje stale niedostateczną podaż, kwestia odpowiedniego wykorzystania rynku rybnego nabiera u nas specjalnej wagi Roczne spożycie mięsa wynosi u nas 22 kg na jednego mieszkańca, a z powodu ubycia pogłowia rzeźnego w ciągu co najmniej kilku lat będzie nam brakowało co najmniej 15 kg na mieszkańca rocznie.

Wynikające z niedostatecznego spożycia mięsa niedobory w skali odżywiania w chwili obecnej, trzeba pokryć takim artykułem, który w przybliżeniu będzie miał taką samą wartość jak mięso. Takim produktem niejako zastępczym, który w równym stopniu jest zasobny w białko, tłuszcz sole i witaminy niezbędnie potrzebne do rozwoju i normalnego funkcjonowania organizmu ludzkiego, jest r y b a. Ponadto porównanie cen mięsa i ryby na tle dzisiejszych możliwości finansowych rzesz pracujących w Polsce wykazuje, że bezwzględnie ryby bardziej nadają się do tego, aby można je było włączyć do codziennego jadłospisu.

Należyte usprawnienie działalności tak ważnej dziedziny gospodarki narodowej, jaką jest rybołówstwa morskie wymaga szczególnie starannych metod w jej realizacji, a to z uwagi na to, że przedwojenne warunki spożycia ryb były w Polsce prawie minimalne w stosunku do innych krajów.

Spożycie bowiem roczne w Polsce wynosiło przed wojną zaledwie 3 kg ryb na jednego mieszkańca rocznie, podczas gdy w Niemczech przypadało na jednego mieszkańca ca 15 kg, we Francji — 18 kg ,w Anglii — 20 kg, w ZSRR — 25 kg, a w Japonii dochodziło do 50 kg rocznie.

Jak widać z tego zestawiennia u nas nie doceniało się wartości ryby, stanowiącej jakże cenny produkt spożywczy. Z drugiej zaś strony łatwość w dostawie mięsa, a przy tym mały, ograniczony zaledwie niewielkim pasem Wybrzeża teren połowów ryb morskich — powodowały, że spożycie ryb w kraju było niedostateczne.

W obecnej chwili, gdy odzyskanie przeszło 500-set kilometrów Wybrzeża nakłada na Polskę poważne obowiązki należytego wykorzystania wszystkich bogactw morza, możemy wysunąć na podstawie obserwacji minionego okresu rocznego, już daleko idące i optymistyczne wnioski odnośnie tak ważnego dla całokształtu polityki gospodarczej państwa czynnika, jakim jest rybołówstwo morskie.

Sprzyjająca koniunktura dla rybołówstwa morskiego w roku bieżącym uwidacznia się w poniższym zestawieniu:

Wyniki połowów w 1946 r

styczeń	584.400 kg	o wartości 14.500.000 zł
luty	469.985 „	„ „ 11.934.903 „
marzec	1.419.945 „	„ „ 35.446.740 „
kwiecień	1.638.553 „	„ „ 49.352.954 „
maj	2.369.832 „	„ „ 58.905.625 „
czerwiec	2.629.074 „	„ „ 27.341.691 „
lipiec	2.580.111 „	„ „ 28.062.489 „
sierpień	1.959.783 „	„ „ 45.948.528 „
wrzesień	2.599.297 „	„ „ 59.146.076 „

Jak wynika z powyższej tabelki stan połowów w Polsce w roku bieżącym przedstawiał się na ogół dobrze, miesiąc zaś czerwiec był pod tym względem rekordowy. W ostatnich jednak miesiącach tj. w lipcu, sierpniu i wrześniu stan pogody nie sprzyjał połowom. Silne wiatry, wysoka fala oraz sztormy utrudniały rybakom wyjazdy na morze.

Kutry mogły łowić przeciętnie tylko od 10 do 18 dni, a łodzie do 20 dni w miesiącu. Stan pogody, jak również cofnięcie się ryby o kilkanaście mil od brzegu, spowodowały zmniejszenie się połowów. Zmniejszenie to nastąpiło na terenie gdyńskim, stanowiącym podstawę zwykle wysokich wyników. Również wyniki połowów na Ziemiach Odzyskanych

zmniejszyły się, gdzie rybacy rekrutując się przeważnie z nowego elementu, przy nieco większej fali nie odważają się wyjeżdżać na dalsze odległości od brzegu.

Wyniki połowów w 1945 r.

czerwiec	67.000 kg	o wartości	2.322.090 zł
lipiec	136.875 „	„ „	4.761.472 „
sierpień	240.278 „	„ „	11.440.601 „
wrzesień	520.096 „	„ „	24.415.110 „
październik	583.662 „	„ „	22.752.021 „
listopad	682.404 „	„ „	17.672.202 „
grudzień	374.455 „	„ „	10.837.663 „

Gatunkowo na wodach Bałtyku poławiano śledzie, szproty, łososie, węgorze, makrele, trocie a zwłaszcza dorsze, które na wodach naszych pojawiły się w miesiącach letnich w ilościach wprost dotychczas nienotowanych. Ze względu na nadmiernie zwiększone połowy ryb, a szczególnie dorszy dał się zaobserwować niepokojący fakt niemożności zbycia tak wielkiej ilości towaru, co oczywiście mogło spowodować zniszczenie się tego tak bardzo cennego produktu morza oraz spadek ceny ryb, przy której rybakom nie opłacało się wyjeżdżać na połowy. Sytuację uratowano w ten sposób, że nastąpiła podwyżka cen, szczególnie dorsza, a ponadto zbywające ilości ryb przerobiono w fabrykach na mączkę rybną.

Z uwagi na konieczność stałego regulowania cen na rynku rybnym, powołano do życia Specjalną Komisję Cennikową, w skład której wchodzą również przedstawiciele Morskich Urzędów Rybackich.

Z łącznego zestawienia połowów dalekomorskich i bałtyckich wynika, że zwiększająca się stale liczba połowów nie pokrywa całego zapotrzebowania naszego rynku i niedobór uzupełniamy stałym importem.

Na skutek silnych zabiegów Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego import ryby świeżej został ograniczony do wykonania zawartych już umów a po wykonaniu ich na okres letni został prawie zupełnie zamknięty. Ma to duże znaczenie dla normalnego rozwoju naszego rybołówstwa, gdyż z braku odpowiednich urządzeń technicznych i transportowych były momenty, w których nagromadzona ryba świeża w porcie uległa zepsuciu i musiała iść do fabryki mączki rybnej. Na skutek przeprowadzonych ograniczeń, import ryby świeżej znacznie zmalał. Podczas gdy w czerwcu import wynosił jeszcze 7.600 tys. kg, w lipcu 4 miliony kg, to w sierpniu spadł do 630 tysięcy kg.

Ważną, aczkolwiek zaledwie trzykrotnie notowaną, pozycją jest eksport ryby szlachetnej, a mianowicie łososia z Polski. Oto Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „DALMOR" wywiozło do Anglii
w maju 1946 r. 1.035 kg łososia wędzonego i 2.050 kg łososia mrożonego o łącznej wartości 1.008.700 zł.

W lipcu br 4.182 kg łososia mrożonego.

W sierpniu br. eksport łososi mrożonych do Anglii wyniósł 10.057 kg. Eksport sierpniowy był prawie 2½ razy większy od eksportu miesiąca lipca.

Przytoczona wyżej tabelka nabiera specjalnej wymowy na tle zestawienia połowów morskich w ubiegłym 1945 roku, przedstawiających się następująco:

We wrześniu wywieziono 24.931 kg łososia mrożonego do Anglii.

Z problemem rybołówstwa morskiego ściśle łączy się kwestia taboru rybackiego. Przed wojną obecne Wybrzeże Polski było bogato wyposażone w sprzęt rybacki. W 1939 roku na Wybrzeżu polskim posiadaliśmy 170 kutrów motorowych, na terenie zaś przymorskim, wchodzącym teraz w skład Państwa Polskiego pracowało około 500 kutrów. W czasie działań wojennych cały tabor rybacki uległ prawie 100-procentowemu zniszczeniu, toteż na progu regeneracji polskiego rybołówstwa morskiego wysunęły się na plan pierwszy tak zasadnicze problemy, jak budowa kutrów, łodzi, składów, odbudowa stoczni rybackich, chłodni, remont budynków administracyjnych i rewindykacja utraconych jednostek floty rybacyjkiej.

Rząd Polski doceniając ważność tego zagadnienia, w dążeniu do jak najszybszej odbudowy i rozbudowy polskiego rybołówstwa morskiego udzielił poważnych kredytów na ten cel

I jakkolwiek straty wojenne floty rybackiej na obecnym odcinku 500 km Wybrzeża od Fromborku, Tolkmicka, Gdyni, Gdańska poprzez Łebę, Ustka, Derłów, Kołobrzeg do Świnoujście wynosiły 95% kutrów motorowych i 95% łodzi motorowych, 85% łodzi żaglowych i wiosłowych, a 100% statków rybołówstwa dalekomorskiego tj. trawlerów i ligrów — to dzisiaj po przeszło rocznej, bardzo wytężonej pracy stan posiadania, w zakresie sprzętu rybackiego przedstawia się całkiem nieźle.

Ilość czynnych kutrów wzrosła do 90-ciu, a łodzi do 909-ciu.

Stan statków dalekomorskich, znajdujących się w obecnej chwili pod polską banderą obejmuje: 2 trawlery czynne: „Wega" i „Polesie" i 3 w remoncie: „Kastor" i „Ławica" oraz wyżej wspomniana „Deltra I". Przejęcie dalszych statków w ramach dostaw UNRRA spodziewane jest w najbliższym czasie.

Należy tu jeszcze podkreślić, że ilość zatopionych kutrów jest bardzo znaczna i stanowi stały rezerwuar, z którego rybołówstwo morskie czerpać będzie nowe jednostki do usprawnienia połowów.

Polskie rybołówstwo morskie jest narażone na ustawiczne straty w taborze pływającym na skutek niedostatecznej ochrony granic państwa. Tę okoliczność wykorzystują rybacy Niemcy z okolic Szczecina, którzy kradną tabor i sprzęt rybacki, a następnie uciekają na teren Niemiec. I tak np. w miesiącu sierpniu straty z tego powodu wyniosły: 7 łodzi motorowych i 12 łodzi wiosłowych.

W odniesieniu do liczby rybaków pracujących na naszych wybrzeżach — liczba ta dzięki napływowi nowego elementu stale wzrasta i ostatnio wynosi ca 2.300 osób.

Na mocy decyzji Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego Państwowe Centrum Wychowania Morskiego podjęło realizację szkolenia rybaków dalekomorskich oraz rybaków kutrowych. Również Morski Hufiec Harcerski w Gdyni prowadzi akcję zapoznawania swoich członków z pracą w rybołówstwie. Od jesieni obie te organizacje zamierzają rozszerzenie kursów rybackich, co będzie odpowiadało życzeniom młodych rybaków, pragnących uzupełnić swą wiedzę fachową.

Generalny Inspektorat Rybołówstwa zaopatrywał rybaków w sieci, liny, ochraniacze do lin, przyrządy nawigacyjne, korek, płótno żaglowe itp. Zaopatrzenie to pochodzi z dostaw UNRRA oraz fabryk krajowych.

Równolegle ze wzrostem połowów zwiększyła się ilość zakładów przemysłowych przetwórczo - rybnych. Liczba zakładów wzrosła już do 77, zatrudniających z górą 1.000 ludzi.

Delegatura Rządu dla spraw Wybrzeża

W dniu 1-go października br. minął rok od chwili rozpoczęcia przez Delegaturę Rządu dla Spraw Wybrzeża działalności na Wybrzeżu. Delegatura została powołana do życia uchwałą Rady Ministrów z dnia 12.9. 1945 roku.

Delegaturze Rządu poruczono:

Nadzór i synchronizację planowego wysiłku poprzez istniejące już instytucje państwowe odnośnie do:

a) odbudowy i wykorzystania portów handlowych na Wybrzeżu,
b) odbudowy miast portowych,
c) odbudowy i uruchomienia przemysłu nadmorskiego,
d) współdziałania w akcji osiedleńczej w miastach nadmorskich,
e) centralizacji budżetu inwestycyjnego i odbudowy oraz doraźnej kontroli prac i wydatków z tym związanych.

Na stanowisko Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża został powołany Minister inż. Eugeniusz Kwiatkowski, który podlega bezpośrednio Prezesowi Rady Ministrów.

ODEZWA!

Wobec wzmagającej się fali drożyzny apelujemy do ogółu kupiectwa województwa gdańskiego o niepoddawanie się psychozie paniki oraz o zdwojenie wysiłków, zmierzających do opanowania i zahamowania nieuzasadnionej w obecnej sytuacji gospodarczej — zwyżki cen.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że obecna zwyżka cen spowodowana jest czynnikami, na które kupiectwo nie posiada częstokroć wpływu. Zdajemy sobie sprawę i z tego, że źródła tej zwyżki leżą przede wszystkim w procesach produkcyjnych i że handel prywatny, jako operujący wyłącznie własnym kapitałem, nie jest zainteresowany w zwyżce cen. Że przeciwnie, stabilizacja stosunków gospodarczych, stabilizacja cen — są czynnikami, dla handlu prywatnego wysoce pożądanymi.

Nie mniej jednak rola kupca w dzisiejszym układzie stosunków gospodarczych nie może się ograniczać jedynie do formalnego przejmowania towaru od producenta i przekazywania go — po doliczeniu dozwolonej skali zarobku — konsumentowi. Obowiązkiem kupca jest również przeciwdziałanie we własnym zakresie i w ramach swoich możliwości szkodliwym objawom chorobliwej paniki rynkowej.

Dobrze pojęty interes kupiectwa zorganizowanego wymaga stanowczego i niedwuznacznego odseparowania się od elementów spekulacyjnych nie możemy również dopuścić do tego, by kupiectwo zorganizowane obciążano odpowiedzialnością za bierne ustosunkowanie się do zjawisk spekulacji. Każdy kupiec pamiętać musi, że czynnie przeciwdziałając fali drożyzny tym samym bierze aktywny udział w dostosowywaniu poziomu cen do siły nabywczej świata pracy.

Apelując do poczucia obywatelskiego kupiectwa, przypominamy również o obowiązku bezwzględnego przestrzegania dozwolonych marż zysku, wywieszanie w lokalach handlowych cenników na wszystkie bez wyjątku przedmioty powszedniego użytku oraz ujawniania na nich cen ze szczególnym uwzględnieniem okien wystawowych. Tylko ścisłe przestrzeganie obowiązujących przepisów i zarządzeń Władz uczyni zbędną wszelką akcję kontrolną, która w razie stwierdzenia przekroczeń pociąga za sobą dotkliwe kary — aż do konfiskaty majątku i umieszczenia niesumiennego kupca w obozie pracy włącznie.

Mamy niepłonną nadzieję, że kupiectwo — zgodnie z naszym apelem — zajmie takie stanowisko, które zaprzeczy w zupełności stawianym mu niesłusznie zarzutom. Równocześnie zwracamy się do wszystkich kupców o nadsyłanie pod naszym adresem wszelkich uwag i wniosków, które mogły by się przyczynić do spowodowania obniżki cen na terenie Wybrzeża.

Gdynia, dn. 4 listopada 1946 r.

Izba Przemysłowo - Handl. w Gdyni.

Zw. Zrzeszeń Kupieckich Województwa Gdańskiego

Z Okręgowego Zjazdu Kupieckiego
rejonu kaszubskiego w Kościerzynie

Zjazd Kupiectwa rejonu kaszubskiego poprzedziło w tym samym dniu uroczyste posiedzenie Zrzeszenia Kupców Samodzielnych w Kościerzynie z okazji 25-lecia istnienia.

Miasto było udekorowane flagami narodowymi, a okna wystawowe upiększone emblematami kupieckimi i kwiatami.

Po wysłuchaniu Mszy św. w kościele parafialnym, uroczyste posiedzenie zagaił p. prezes Łukowicz przy udziale przedstawicieli władz państwowych i samorządowych z p. starostą Pawłowskim na czele, prezydium i dyrekcją Związku Zrzeszeń Kupieckich oraz licznych delegacji bratnich Zrzeszeń Kupieckich rejonu kaszubskiego. Izbę Przemysłowo-Handlową reprezentowali wiceprezesi Kurzydłowski i Trojanowski. Depesze nadesłali: szambelan Ruchniewicz i b. dyrektor Związku Jerzy Radojewski.

Z przedstawionego przez mówców obrazu działalności Zrzeszenia kościerskiego wynika, że Zrzeszenie z p. prezesem Łukowiczem dobrze wypełnia swe zadania. Podkreślił to też p. prezes Związku Marchlewski, wręczając 4 członkom Zrzeszenia, a mianowicie pp. Piotrowi Skai, Leonowi Studzińskiemu, Mikołajowi Mokwie i Klemensowi Schuetzowi dyplomy honorowej Odznaki Związkowej, nadanej mocą uchwały Zarządu Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. gdańskiego z dnia 12. 9. 1946 za wybitny udział w pracy organizacyjnej.

Po krótkiej przerwie Okręgowy Zjazd Kupiectwa zagaił o godz. 12.30 p. prezes Związku — Tadeusz Marchlewski, powołując do prezydium honorowego Zjazdu seniorów Zrzeszenia kościerskiego pp. Rogalę, Glazika, Szopińskiego i Purwina.

W słowie wstępnym p. Prezes naszkicował historię rozwoju Zrzeszeń Kupieckich i wskazał na główne problemy, stojące przed zorganizowanym kupiectwem:

1. dalsza walka o równy tzw. start dla trzech sektorów handlu: państwowego, spółdzielczego i prywatnego,
2. zakończenie rozpoczętej organizacji branżowej,
3. obrona hurtu prywatnego i stworzenie Centralnego Biura Zakupów przy Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich w Warszawie,
4. usprawnienie pracy Zrzeszeń w terenie.

W kierunku podciągnięcia stanu kupieckiego wzwyż pracować będą dwa instytuty:

1. Instytut Wiedzy Kupieckiej,
2. Instytut Wydawniczy.

Pan Prezes zakomunikował, że godło przedwojennego Pomorskiego Zw. Towarzystw Kupieckich zostało przyjęte jako ogólnopolskie godło kupieckie, co zebrani przyjęli burzą oklasków. Wywody swe zakończył p. Prezes oświadczeniem: „Jeżeli pójdziemy wszyscy razem — jeżeli zaniknie sobkostwo — jeżeli nie będziemy mówili „ja" tylko „my", to przezwyciężymy wszelkie trudności, a źródłem siły naszej jest gorąca miłość Ojczyzny, którą pragniemy mieć wielką, silną i niepodległą.

Następnie udzielił p. Prezes głosu staroście kościerskiemu p. Pawłowskiemu, który przedstawił zasady trzyletniego planu odbudowy gospodarczej. Podkreślenia wymaga fakt, że p. Starosta nie pozostawił w planie tym miejsca dla hurtu prywatnego.

P. Dyrektor Związku Michalik wygłosił referat na temat struktury organizacyjnej Zrzeszeń Kupieckich, która ma ulec pewnym zmianom, w celu osiągnięcia większej sprawności pracy i w celu upowszechnienia organizacji kupieckich.

Na wniosek p. Prezesa wyłonił Zjazd następnie komisję wnioskową, w skład której weszli pp.: 1) prezes Kurzydłowski, 2) prezes Trojanowski z Gdańska, 3) prezes Kledzik z Tczewa, 4) Bożejewicz z Kościerzyny i 5) dyrektor Michalik.

P. radca prawny Związku Borzyszkowski omówił dezyderaty kupiectwa w dziedzinie podatkowo - skarbowej.

O godzinie 2.30 p. Prezes otworzył generalną dyskusję i w słowie wstępnym do tej dyskusji wyraził zdziwienie, że p. Starosta w swym przemówieniu rolę kupiectwa prywatnego ograniczył tylko do dystrybucji detalicznej.

W dyskusji m. in. p. Feliks Kossowski z Oliwy wysunął projekt utworzenia specjalnej instytucji finansowej dla kupiectwa.

Zjazd uchwalił jednogłośnie następujące rezolucje:

I. Rezolucje o charakterze ogólnym.

1. Zważywszy
   1) że interes Państwa wymaga najściślejszego zespolenia Ziem Odzyskanych z całym organizmem Rzeczypospolitej,
   2) że tylko zdrowe placówki gospodarcze przyczynią się do nasycenia Ziem Odzyskanych wartościowym elementem ludzkim:

   zorganizowane kupiectwo Ziem Odzyskanych domaga się przyznania wszystkim osadnikom poniemieckich warsztatów pracy, przez nich uruchomionych i prowadzonych, na własność, w ramach obowiązujących ustaw.

2. Zorganizowane kupiectwo apeluje do Władz Wojewódzkich województwa gdańskiego o wydanie odpowiednich zarządzeń, zmierzających do roztoczenia ścisłej kontroli nad handlem domokrążnym oraz nad handlem na rynkach, w szczególności zaś o rozgraniczenie włościaństwa, które sprzedaje na rynku artykuły wiejskie i winno opłacać tylko ryczałtowe opłaty targowe — od osób trudniących się zawodowo handlem na rynkach, którzy winni płacić podatki na równi z innymi kupcami.

3. Zważywszy, że dziki handel uchyla się od kontroli władz skarbowych i przyczynia się do uszczuplenia dochodów Skarbu Państwa, zorganizowane kupiectwo apeluje do władz o wszczęcie energicznej akcji w kierunku zlikwidowania wszelkiego handlu nielegalnego.

4. Biorąc pod uwagę fakt włączenia inicjatywy prywatnej do trzyletniego planu gospodarczego Państwa, zorganizowane kupiectwo, zgromadzone na Zjeździe Okręgowym w Kościerzynie, zwraca się do naczelnych władz państwowych, o wydanie zarządzeń, zmierzających do jednolitego traktowania pod względem zaopatrzenia pracowników i robotników, zatrudnionych w przedsiębiorstwach prywatnych na równi z pracownikami i robotnikami sektorów państwowego i spółdzielczego.

5. Wobec zadań, ciążących na prywatnym handlu detalicznym w związku z planową polityką gospodarczą Państwa oraz z uwagi na fakt, że zadania te mogą być pozytywnie przez handel detaliczny rozwiązane jedynie w oparciu o dobrze zorganizowany prywatny handel hurtowy, który w okresie ostatnich miesięcy dokonywał ponad połowę wszystkich obrotów towarowych — Zjazd Okręgowy Kupiectwa w Kościerzynie apeluje do Naczelnych Władz R. P. o nieeliminowanie prywatnego handlu hurtowego z ogólnej sieci dystrybucyjnej Państwa a to wobec konieczności jak najszybszej odbudowy gospodarczej R. P.

6. Zorganizowane kupiectwo prosi Naczelną Radę o wznowienie wzorem lat przedwojennych uroczystego dorocznego obchodu Święta Kupca w dniu 8 grudnia w Święto Niepokalanego Poczęcia N. M. P.

7. Zjazd Okręgowy Kupiectwa w Kościerzynie apeluje do wszystkich Zrzeszeń terytorialnych kupieckich województwa gdańskiego, by w programie swych prac przewidziały zjazdy kupieckie z udziałem kupiectwa wiejskiego.

8. Okręgowy Zjazd Zrzeszeń Kupieckich, obradujący w Kościerzynie w dniu 29 września 1946 r., upoważnia Zarząd Główny Związku do przeprowadzenia rozmów z odpowiednimi czynnikami Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni celem uzyskania jasnego obrazu dotyczącego stanowiska Izby w sprawie nowelizacji Działu V Prawa Przemysłowego.

II. Rezolucje o charakterze podatkowo-skarbowym.

1. Zważywszy:
   1. że handel prywatny na terenie powiatu kościerskiego nie został włączony do sieci rozdzielczej artykułów przydziałowych,
   2. że wskutek ogólnego zastoju i wyjątkowo niekorzystnych stosunków gospodarczych w powiecie, obroty handlu prywatnego są bardzo nikłe,

   zorganizowane kupiectwo domaga się uchylenia wysoce krzywdzących domiarów podatkowych.

2. Zważywszy:
   1. że demokratyczna forma ustroju Państwa Polskiego wymaga aktywnego udziału czynnika społecznego w pracach władz i urzędów,
   2. że udział czynnika społecznego w pracach władz skarbowych daje jedyną właściwą gwarancję sprawiedliwego rozdziału ciężarów podatkowych,
   3. że tylko fachowcy mogą należycie ocenić zdolność płatniczą poszczególnych placówek gospodarczych,

   zorganizowane kupiectwo domaga się, by czynnik społeczny w formie obywatelskich komisji podatkowych brał udział przy wymiarze wszystkich podatków państwowych względnie samorządowych.

3. W związku ze zmienionymi stosunkami gospodarczymi zorganizowane kupiectwo domaga się przesunięcia dolnej granicy minimalnego dochodu rocznego, wolnego od podatku dochodowego ze złotych 12.000 na zł. 100.000.

Nadto uchwalono rezolucję następującą:

„Pierwszy powojenny Zjazd Okręgowy Kupiectwa rejonu kaszubskiego w Kościerzynie, obradujący z okazji 25-lecia istnienia Zrzeszenia Kupców Samodzielnych w Kościerzynie w dniu 29 września 1946 r. — przesyła Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich R. P. na ręce Pana Prezesa Barcikowskiego uznanie za dotychczasowe wysiłki Naczelnej Rady w ochronie stanu kupieckiego.

Po wyczerpaniu porządku obrad p. prezes Marchlewski zamknął Zjazd o godzinie 15-ej hasłem „Cześć Kupiectwu".

Problem „Dzikiego Handlu"

Prezes Rady Ministrów zwrócił się onegdaj do warszawskiej Izby Przemysłowo-Handlowej z zapytaniem, jakie kroki zdaniem Izby należałoby przedsięwziąć dla zwalczania nieuczciwości „dzikiego handlu", oraz w jaki sposób opodatkować, aby podatki nie były opłacane tylko przez uczciwy handel. W odpowiedzi na zapytanie premiera Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie po porozumieniu się z naczelną Radą Zrzeszeń Kupieckich sprecyzowała swoje stanowisko w sprawie „dzikiego handlu", wskazując na możliwości rozwiązania tego problemu. Jako środki zwalczania handlu nielegalnego Izba warszawska wskazała: 1) usprawnienie wykonywania przez władze przemysłowe i organa skarbowe kontroli uprawnień handlowych i kart rejestracyjnych, 2) reorganizację dróg, po której przebiega dystrybucja towa-

rów, 3) reformę systemu podatkowego w kierunku przywrócenia ryczałtów podatkowych, przywrócenia i rozszerzenia zakresu podatków scalonych oraz zrewidowania stawek podatków, zwłaszcza dochodowego.

W zakresie kontroli na pierwsze miejsce wysuwa się — zdaniem Izby—konieczność zorganizowania dozoru nad nielegalnym handlem na targach małych, nielegalnym handlem domokrążnym oraz szeroko rozwiniętym handlem ulicznym. W dużych miastach powstały nieraz całe dzielnice handlu ulicznego. skupiającego nie tylko handel spożywczy, drobnej galanterii i artykułów gospodarstwa domowego, ale także artykułów mętnego pochodzenia. Uruchomienie hal targowych w wysokim stopniu przyczyniło by się do uzdrowienia tego odcinku handlu. Jeśli chodzi o samą technikę kontroli, Izba stanęła na stanowisku, że winna ona być przeprowadzona w sposób pedagogiczny i społeczny, a nie w formie „łapanki". W odniesieniu do podaży winno dysponować ich doprowadzenie do uprawnionego aparatu dystrybucyjnego i spółdzielczego i prywatnego na równych warunkach i we właściwej proporcji do zdolności dystrybucyjnej danego sektora. Odnosi się to w szczególności do prywatnego handlu hurtowego. Ponadto zaś należałoby dopuścić do zaopatrywania się w hurtowniach tylko kupców detalicznych zrzeszonych w związkach branżowych.

Dalej Izba wskazała na konieczność przywrócenia ryczałtów podatkowych polegających na wymiarze określonych kwot podatku w zależności od przypuszczalnych obrotów i dochodowości danej branży i kategorii przedsiębiorstwa. W ten sposób ta część „dzikiego handlu", która nadaje się do legalizacji włączona by została do systemu podatkowego, nie dającego się zastąpić przez stosowanie w odniesieniu do handlu ulicznego ryczałty dzienne, mające zastąpić i kartę rejestracyjną i obowiązki podatkowe.

Wreszcie Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie uznała jako jedną z przyczyn powodujących, że pewne jednostki biorą na siebie ryzyko uchylania się od ponoszenia ciężarów podatkowych — wysokość stawek podatkowych, która powinna ulec redukcji. Izba wskazała również przy tej okazji na fakt, że ustawa o popieraniu inicjatywy prywatnej zacieminana jest niejednokrotnie przez praktyki różnych władz terenowych, co stwarza w sferach inicjatywy prywatnej poczucie niepewności.

Naczelna Rada Zrzeszeń Kupieckich zwróciła się do wszystkich swych członków o dostarczenie materiałów terenowych w odniesieniu do zagadnienia „dzikiego handlu" i sposobu jego ograniczenia.

Zakup emalii i cynku w ramach akcji „Przemysł dla Wsi"

Wobec licznych zapytań Związek Zrzeszeń Kupieckich Województwa Gdańskiego komunikuje, że handel prywatny ma możność zaopatrywania się w P. C. H. w artykuły emaliowane i cynkowe w ramach akcji „Przemysł dla Wsi". Przy zakupie należy przedłożyć kartę rejestracyjną, wykupioną na br.

Artykuły tekstylne dla kupiectwa zorganizowanego

W dniu 16 bm. odbyła się w Ministerstwie Aprowizacji i Handlu konferencja z udziałem Naczelnej Rady i P. C. H., na której ustalono co następuje:

Celem racjonalnego zaopatrzenia konsumentów w towary tekstylne, usprawnienia rozdziału tych towarów i przeciwdziałania nieuzasadnionym objawom zwyżki cen na artykuły włókiennicze, Naczelna Rada i P. C. H. nawiązują współpracę w zakresie rozdziału przez P. C. H. towarów tekstylnych wśród kupiectwa zorganizowanego na następujących zasadach. Kupcy branży włókienniczej, zorganizowani w Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich (należący do zrzeszeń powiatowych) zaopatrywani będą przez P. C. H. **w drugiej kolejności** po sklepach uspołecznionych jak Bata i C. H. D. a przed kupcami niezorganizowanymi.

W tym celu wszyscy kupcy branży tekstylnej, pragnący zaopatrywać się w P. C. H., muszą uzyskać z **wojewódzkiej organizacji kupieckiej terytorialnej względnie branżowej stempel tej organizacji na karcie rejestracyjnej oraz znaleźć się na wykazie, który prześle Związek Wojewódzki — Wojewódzkiemu Oddziałowi P. C. H.** Poza tym przy zakupie winni legitymować się odpowiednią legitymacją z fotografią. Legitymacje wystawi Zrzeszenie Kupieckie (do czasu wprowadzenia stałych legitymacji — legitymacje tymczasowe).

Akcja ta musi objąć cały prywatny handel detaliczny branży tekstylnej zarówno sklepowy jak i bazarowy.

P. C. H. rozprowadzać będzie za pośrednictwem kupiectwa zarówno towary z akcji „Przemysł dla Wsi" jak i „Przemysł dla Miasta".

Ze swej strony kupcy muszą zobowiązać się do przestrzegania następujących warunków:

1) utrzymanie wyznaczonych marż zysku (art. bawełniane i lniane 24%, artykuły wełniane i jedwabne 28%, pasmanteria, konfekcja i galanteria 30% — **włącznie z kosztami przewozu**),
2) sprzedawanie towarów wyłącznie konsumentom,
3) sprzedaży w zasadzie w ilościach zwyczajowo przyjętych dla danego towaru i danej okolicy dla 1-go konsumenta,
4) posiadania na wszystkie towary tekstylne, znajdujące się w sklepie, dowodów zakupu (fakturrachunków), z których wynikałaby cena i miejsce zakupu.

Dotrzymywanie powyższych warunków będzie systematycznie kontrolowane. W razie stwierdzenia uchybień wyciągane będą w stosunku do winnych jak najdalej idące konsekwencje, do najwyższych kar organizacyjnych włącznie.

Rzeczoznawcy portowi

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, zgodnie z rozporządzeniem Prezydenta R. P. z dnia 15 lipca 1927 r., ustanawia i zaprzysięga rzeczoznawców dla wydawania opinii i stwierdzania stanu faktycznego oraz innych działań, wymagających wiarogodności i znajomości rzeczy w zakresie przedmiotów, czynności i spraw związanych z pracą portów, żeglugi, przemysłu, handlu, bankowości, księgowości, organizacją i prowadzeniem przedsiębiorstw itp.

Od czasu wznowienia działalności Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni do dnia 20 października 1946 r. zostało reaktywowanych względnie nowo ustanowionych 65 rzeczoznawców, którzy reprezentują prawie wszystkie branże.

Ilość rzeczoznawców z poszczególnych specjalności przedstawia się następująco:

9 rzeczoznawców
dla wagi, miary i ilości towarów oraz próbobiorcy cukru, melasy i nawozów sztucznych,
3 rzeczoznawców
dla drzewa, w tym jeden dla wikliny i wyrobów wiklinowych,
4 rzeczoznawców
dla urządzeń technicznych,
3 rzeczoznawców
okrętowych.
4 rzeczoznawców
dla ustalenia trymowności statków,
3 rzeczoznawców
dla spraw awaryjnych,
1 komisarz awaryjny,
1 rzeczoznawca dewiator,
1 rzeczoznawca
dla wyposażenia i sprzętu okrętowego,
1 rzeczoznawca
dla prowiantu okrętowego,
1 rzeczoznawca
dla spraw ubezpieczeń morskich,
1 rzeczoznawca
dla ustalenia szkód, powstałych w towarach podczas transportu,
1 dyspaszer oraz rzeczoznawca
dla awarii i kolizji,
8 rzeczoznawców
dla spraw budownictwa, dla materiałów budowlanych, w tym jeden dla robót hydrotechnicznych i nurkowych,
1 rzeczoznawca
dla spraw elektrotechnicznych,
1 makler pozagiełdowy
dla kupna i sprzedaży owoców i warzyw,
3 rzeczoznawców
dla towarów kolonialnych,
18 rzeczoznawców
dla produktów spożywczych,
8 rzeczoznawców
dla różnych towarów,
1 rzeczoznawca
w zakresie organizacji przedsiębiorstw,
1 rzeczoznawca
branży konfekcyjno - galanteryjno-bławatnej.

Obecnie Izba przystąpiła do zaprzysięgania ustanowionych przez siebie rzeczoznawców.

W dniu 18 września 1946 r. nastąpiło zaprzysiężenie przez Prezesa Izby pierwszej partii rzeczoznawców w ilości 7 i w dniu 19 październnika b.r. drugiej partii w ilości 9 rzeczoznawców, po czym wydane im zostały specjalne nominacje, uprawniające ich do wykonywania swoich czynności.

Liczba rzeczoznawców dotychczas ustanowionych nie jest ostateczna i ulegać będzie zwiększaniu w miarę wzrostu potrzeb naszych portów.

Przedsiębiorstwa usług portowych na terenie Szczecina

Od czasu przejęcia Szczecina przez władze polskie do października 1946 roku powstało na terenie Szczecina szereg przedsiębiorstw, które przygotowały potrzebny aparat, aby z chwilą rozpoczęcia się ruchu w porcie móc bezzwłocznie przystąpić do pracy.

Jako samodzielne przedsiębiorstwa maklerskie istnieją obecnie następujące firmy: „Atom", „Gryf" i „Neptun". Poza tym firma „Navigator" w Gdańsku - Wrzeszczu, oraz „Baltica" w Gdańsku otworzyły w Szczecinie swoje oddziały. Poza tym w trakcie organizowania oddziałów w Szczecinie są następujące firmy maklerskie gdyńsko - gdańskie: „Polshipping", „Gama", „Polbal", Stanisław Monseu, Makler Okrętowy. Dotychczas pewną pracą na terenie Szczecina może się wykazać firma „Atom", która obsługiwała głównie statki repatrianckie oraz oddziały firmy „Navigator" i „Baltica".

Co się tyczy przedsiębiorstw ekspedycyjnych, to nie zostało zorganizowane dotychczas żadne przedsiębiorstwo samodzielne, a jedynie firmy gdyńskie lub gdańskie otworzyły tam swoje oddziały, których obecnie jest 9. Są to oddziały następujących firm:

1. Państwowe Przedsiębiorstwo Transportowo - Ekspedycyjne Przemysłu.
2. „Poltrans" Dom Spedycyjno-Transportowy.
3. C. Hartwig, S. A.
4. „Paged" Państwowa Agencja Drzewna.
5. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, Sp. z o. o.
6. Spółdzielnia Spedycyjno - Przeładunkowa „Bałtyk".
7. Morska Spółka Ekspedycyjno-Transportowa „Morsped", Sp. z o. o.
8. „Polska Bandera", Sp. z o. o.
9. „Polbaltsped", Sp. z o. o.

Z uwagi na słaby dotychczas ruch statków i związany z tym nikły obrót towarowy w porcie szczecińskim (największą pozycję w wywozie stanowi węgiel), poszczególne oddziały nie mogły rozwinąć właściwej swej działalności.

Przedsiębiorstwa shiphandlerskie otrzymują koncesje

W wyniku wielomiesięcznych starań Ministerstwo Skarbu rozpoczęło wydawać firmom, które złożyły podania przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni, koncesje na otwarcie i prowadzenie prywatnego składu celnego tranzytowego dla przechowywania bez uiszczenia należności celnych towarów zagranicznych, przeznaczonych do zaopatrywania statków. Koncesje takie otrzymały dotychczas trzy firmy, a mianowicie:

1. Biuro Handlowe „Klerysz" Spółka Jawna w Inowrocławiu.
2. Zjednoczenie Shipchandlerów Polskich, Sp. z o. o. w Gdyni.
3. „Portomare" Sp. z o. o. w Gdyni.

i to na podstawie art. 71 p. 1 i art. 62 p. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27.10.1933 r. o prawie celnym (Dz. U. R. P. Nr 84/1933, poz. 610).

Ponieważ koncesja taka jest podstawą normalnej działalności każdego zarejestrowanego w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni przedsiębiorstwa, trudniącego się dostawami okrętowymi, winny inne firmy shipchandlerskie również złożyć podania do Ministerstwa Skarbu, Departament Handlu Zagranicznego przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni o uzyskanie koncesji na prywatno-tranzytowy skład celny.

Koncesje celne dla firm ekspedycyjnych

Na 19 firm ekspedycyjnych, które złożyły podania do Ministerstwa Skarbu Departament Ceł, przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni, o uzyskanie koncesji na zawodowe (zarobkowe) załatwianie formalności celnych, dotychczas 5 z tych firm, a mianowicie:

1. „Poltrans" Dom Spedycyjno-Transportowy, Spółka Jawna w Gdańsku.
2. „Balsped" Bałtycka Spółka dla Międzynarodowego Handlu, Sp. z o. o. w Gdyni.
3. „Morsped" Morska Spółka Ekspedycyjno - Transportowa, Sp. z o. o. w Gdyni.
4. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, Sp. z o. o. w Gdyni.
5. „Portsped" Sp. z o. o. w Gdyni

uzyskały takie koncesje i to na podstawie art. 38 p. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27.10.1933 r. o prawie celnym (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 610). Ponadto firma C. Hartwig, S. A. oraz firma „Centrans", które mają swoje centrale w Warszawie, otrzymały takie koncesje dla swych oddziałów w Gdyni i Gdańsku.

Firmy ekspedycyjne, chcące uzyskać koncesje celne, winny złożyć podania do Ministerstwa Skarbu, Departament Ceł, przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 9.10.1934 r. (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 35 z 1938 r.) o przepisach wykonywanych do prawa celnego, a szczególnie w myśl § 35 tych przepisów.

Polish sea chronicle

The International Markets in Gdansk

The International Markets in Gdańsk or in Gdynia will be opened in the autumn 1947. They will contain the region of the Baltic countries too. Now, the preparative woorks for the final regulation of the right form of this institution take place, as the Polish authorities and tue Central Office of Planing have accepted the principle of these Markets, According to the project, the above mentioned Markets will be organised by a Company Limited.

A Special Council by the Management of these Markets wil be formed to render possible the influence of all the economists of that district — interested in this matter. The Polish economic circles are sure, that the realization of this idea will get profitable not only for Poland but also for the other countries especially for the Baltic ones.

The new Chamber of Industry and Commerce in Szczecin

The representation of Gdynia Chamber of Industry and Commerce in Szczecin is transformed into a new independent Chamber. The inauguration of the new Chamber of Industry and Commerce in such important centre of Polish economic life was held in August 1946 during the Congress of all the Polish Chambers of Industry ang Commerce.

The development of the river transport

According to the enlarging of the Polish harbours traffic the possibilities of an important profit from our river-transport are still increasing.

These goods were loaded on 101 of barques which were directed to Płock, Warszawa, Bydgoszcz and Poznań.

Inicjatywa prywatna w odbudowie

W Prezydium Rady Ministrów pod przewodnictwem Premiera E. Osóbki-Morawskiego odbyła się konferencja, mająca na celu omówienie udziału inicjatywy prywatnej w akcji odbudowy kraju, a w szczególności Warszawy.

W konferencji wzięli udział: Minister Odbudowy prof. Kaczorowski, prezes B. G. K. prof. Lipiński, prezydent m. st. Warszawy Tołwiński, kierownik BOS-u inż. Piotrowski, przedstawiciel CUP-u dyr. Szurig, przedstawiciele Komisji Centralnej Związków Zawodowych i Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P., delegaci Nadzwyczajnej Komisji Mieszkaniowej oraz przedstawiciele inicjatywy prywatnej, zorganizowanej w Izbie Prezmysłowo - Handlowej, w Izbie Rzemieślniczej i w Stowarzyszeniu Przemysłowców Budowlanych z prezesem Hartwigiem i inż. Klarnerem na czele.

Inż. Klarner omówił rolę inicjatywy prywatnej, zwłaszcza w odbudowie domów mieszkalnych na tle trzyletniego planu gospodarczego. Ażeby poprawić sytuację mieszkaniową, trzeba odwołać się do udziału w akcji budowlanej kapitałów prywatnych, które obecnie, nie znajdując lokaty w formach, tradycją przyjętych, szukają ujścia w handlu nielegalnym, działając niejednokrotnie na szkodę interesów państwa. Chodzi o to, ażeby przełamać brak zaufania do inwestycji budowlanych, a w tym celu trzeba wyjaśnić szereg zagadnień, zarówno z zakresu ustawodawstwa, jak i praktyki władz administracyjnych.

Następnie, przedstawiciele inicjatywy prywatnej, mec. Grabowski oraz inż. Martens, wysunęli szereg zagadnień szczegółowych, a przede wszystkim dotychczas stosowaną procedurę w sprawach o wyłączeniu lokali spod przepisów o publicznej gospodarce lokalami, sprawy podatkowe, sprawę czynszów najemnych i sprawę uregulowania sytuacji prawnej własności gruntowej na obszarze m. st. Warszawy.

Przedstawiciele inicjatywy prywatnej zadeklarowali chęć udziału w rozwiązywaniu tych problemów, licząc się z nową rzeczywistością w ustroju społecznym i gospodarczym Państwa.

W żywej dyskusji z kolei zabrał głos prezydent m. st. Warszawy, ob. Tołwiński, który udzielił szczegółowej odpowiedzi poprzednim mówcom i podkreślił poważny dotychczasowy udział inicjatywy prywatnej w akcji odbudowy stolicy i wyraził życzenie, ażeby zorganizowana inicjatywa prywatna nawiązała bezpośredni kontakt z Zarządem Miejskim i uzgodniła z nim warunki i sposoby zużytkowania wielkich możliwości kapitału prywatnego w odbudowie Warszawy.

Minister Odbudowy prof. Kaczorowski wyraził szczere zadowolenie z kontaktu, jaki nawiązany został między czynnikami oficjalnymi a inicjatywą prywatną, zastrzegł się jednak, że nie chodzi mu o udział prywatnego kapitału na każdych warunkach, lecz o włączenie inicjatywy prywatnej do odbydowy w nowych odmiennych warunkach, nie powracając do błędów przeszłości.

Na zakończenie Premier E. Osóbka-Morawski podkreślił, iż czynniki państwowe nie noszą się z zamiarem upaństwowienia czy uspołecznienia domów i zaznaczył, iż uważa, że szereg wysuniętych na konferencji zagadnień wymaga bliższego rozpatrzenia przy udziale samorządu miejskiego oraz zorganizowanej inicjatywy prywatnej. Do zagadnień tych zalicza: problem wysokości czynszu komornego, usunięcia zbędnych formalności w postępowaniu przy wyłączaniu lokali wyremontowanych spod przepisów o gospodarce publicznej lokalami, kwestie podatkowe i sprawę kredytów budowlanych.

Konferencja miała przebieg bardzo interesujący i rzeczowy i niewątpliwie przyczyni się do wzmożenia akcji odbudowy kraju i stolicy.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Deleg. Rządu: Mgr Antoni Skotnicki
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor Naczelny: Mgr K. Zagórny-Kretowicz

OGŁOSZENIA przyjmuje „MAT" — Biuro ogłoszeń Morskiej Agencji Telegraficznej w Gdyni, ul. Świętojańska 99, tel. 27-242
P. K. O. 40-87

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239. W-03608